ANNALES
UNIVERSITATIS MARIAE CURIE-SKŁODOWSKA
LUBLIN—POLONIA
VOL. XII, 5 SECTIO G 1965

Z Katedry Prawa Karnego UMCS
Kierownik: doc. dr Henryk Rajzman

Janusz WOJCIECHOWSKI

„Porwanie" pojazdu samochodowego *de lege ferenda*

„Похищение" автомобиля *de lege ferenda*

Wegnahme eines Kraftwagens *de lege ferenda*

Obowiązujące normy polskiego prawa karnego nie regulują w sposób zadowalający odpowiedzialności karnej za „zawładnięcie" pojazdem samochodowym.[1] Nie nastręcza trudności uznanie takiego „zawładnięcia" za kradzież, jeżeli dowody niedwuznacznie wskazują na działanie sprawcy w celu przywłaszczenia. Wątpliwości powstają natomiast, kiedy zupełna pewność ogranicza się tylko do faktu zaboru i bezpośredniego użycia pojazdu przez sprawcę. Zasada *in dubio pro reo*, nakazująca wtedy przypisanie sprawcy drobnego wykroczenia (art. 57 prawa o wykroczeniach) załatwia sprawę w sposób formalny; jej zastosowanie przeczyłoby, w tym wypadku bezspornej, społecznej potrzebie surowszego ukarania sprawcy. Zrozumiałe i celowe są więc poszukiwania innych rozwiązań prawnych, bardziej odpowiadających społecznemu znaczeniu czynu. Praktyka ucieka się niekiedy do przyjęcia kwalifikacji prawnej czynu jako występku zmuszania, przewidzianego w art. 251 k.k., który przewiduje karę do 2 lat więzienia. Kwalifikację tę ma uzasadniać czynnik przemocy, którą sprawca poprzez bezpośrednie działanie względem pojazdu zwraca przeciwko osobie uprawnionej do rozporządzania tym pojazdem,

[1] Szerokiego pojęcia „pojazd" używa ustawa o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych z 27 XI 1961 r. w art. 3 (Dz. U., 1961, nr 53, poz. 295). Por. także J. Gajewski: *Kodeks drogowy, Komentarz*, Warszawa 1964, ss. 19—21. Natomiast kodeks cywilny (Dz. U., 1964, nr 16, poz. 93), szczególnie art. 436, stanowi o mechanicznych środkach komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody. Określenie „pojazd mechaniczny" zachowano w projekcie k.k. PRL z r. 1963, w art. 295.

bezprawnie odejmując jej swobodę tego rozporządzania. Brak z reguły podstaw faktycznych do przypisania sprawcy chęci, a więc *doli directi* owego zmuszania osoby uprawnionej, i dyskusyjność możności popełnienia przestępstwa z art. 251 k.k. *cum dolo eventuali*, nie pozwala na dość powszechne posłużenie się tą koncepcją.[2]

Pozostająca alternatywa karania, jeżeli nie za *furtum usus*, przewidziane w art. 57 prawa o wykroczeniach, to za kradzież, szczególną rozpiętość sankcji karnych w każdym z tych rozstrzygnięć ujawnia wówczas, gdy przedmiotem zaboru był pojazd stanowiący własność społeczną; uznanie tego zaboru za zagarnięcie mienia społecznego łączyłoby się częstokroć ze stwierdzeniem, że sprawca działał z chęci zysku i podlega zatem ostrym rygorom ustawy z 21 I 1958 r. o wzmożeniu ochrony mienia społecznego przed szkodami wynikającymi z przestępstwa (Dz. U., nr 4, poz. 11). Pozostawić na uboczu można kwestię możliwego zbiegu ustaw — art. 257, 263, 252 k.k.

Trzeba od razu powiedzieć, że jakiekolwiek próby ustalenia ogólnych dyrektyw uznawania określonego faktu lub ich zespołu za wystarczający dowód zamiaru sprawcy przywłaszczenia zabranego przez siebie pojazdu samochodowego nasuwać muszą zastrzeżenia. Dyrektywy te stanowiłyby w tej lub w innej mierze uznanie formalnej teorii dowodów. Wydaje się zatem konieczne wkroczenie ustawodawcy. Tylko bardzo nieliczne państwa trzymają się jeszcze metody dopasowywania wykładni tradycyjnych norm o kradzieży do aktualnych potrzeb polityczno-kryminalnych w walce z mnożącymi się wypadkami bezprawnego posłużenia się cudzym pojazdem samochodowym. Większość państw wprowadziła do swego prawa karnego szczególny typ przestępstwa — „porwanie samochodu". Tę drogę przyjął też projekt k.k. PRL z r. 1963. Oczywiście nie usuwa to raz na zawsze problematyki, czy sprawca zaboru cudzego pojazdu samochodowego działał w celu przywłaszczenia. Pozwala jednak na nie pozostawiające wątpliwości prawnych ukaranie sprawcy, współmierne

---

[2] Według J. Makarewicza (*Kodeks karny, Komentarz*, Lwów 1938, s. 562): „Przestępstwo z art. 251 jest kierunkowym: sprawca używa przemocy lub groźby w celu wywarcia wpływu na zachowanie się innej osoby". Podziela to stanowisko M. Siewierski: *Kodeks karny i prawo o wykroczeniach, Komentarz*, Warszawa 1965, s. 322. Za dopuszczalnością *dolus eventualis* przy art. 251 k.k. wypowiada się Z. Sobolewski w glosie do wyroku SN V K 383/59, „Nowe Prawo", 1963, z. 12, ss. 442—443 oraz SN, np. w wyroku z 10 V 1963 r. IV K 776/1962, „Państwo i Prawo", 1963, z. 12, s. 991 z aprobującą glosą J. Skupińskiego; nadto ostatnio także H. Rajzman w *Przeglądzie orzecznictwa Sądu Najwyższego*, „Nowe Prawo", 1964, z. 5, s. 517. Obecne stanowisko SN jest sprzeczne z zasadą prawną, uznającą art. 251 k.k. za przestępstwo kierunkowe. Zob. postanowienie składu 7 sędziów SN z 18 X 1949 r. K 1228/49, „Demokratyczny Przegląd Prawniczy", 1949, z. 12, s. 58.

ze stopniem społecznego niebezpieczeństwa czynu, w wypadkach gdy faktyczne przesłanki skazania za kradzież byłyby nie dość stanowcze. Aprobując w omawianym przedmiocie zasadę *delicti sui generis*, warto jednak rozważyć kwestię najlepszego ustawowego określenia ram tego przestępstwa, sankcji związanej z jego popełnieniem i warunków jego ścigania. Nader pomocną do powzięcia końcowych wniosków okazać się powinna konfrontacja uregulowania przedstawionego w projekcie k.k. z r. 1963 z normami obowiązującymi ustaw obcych, a także z wypowiedziami doktryny i orzecznictwa na tle tych ustaw.

Stosowny przegląd wypada rozpocząć od wskazania stanu prawnego w tych państwach, w których przepisy takie zostały wprowadzone stosunkowo dawno, wobec wcześniejszego procesu umasowienia motoryzacji. I tak w Niemczech rozporządzenie prezydenta z 20 października 1932 r., dotyczące zarówno pojazdów mechanicznych jak i rowerów, stanowiło, że użycie takiego pojazdu wbrew woli uprawnionego podlega karze więzienia do 3 lat; przepis ten zawiera klauzulę o wyższej karalności w razie, gdy czyn jest zagrożony surowszą karą. Rozporządzenie określało zarazem karalność usiłowania. Poza tym uzależniało ono ściganie karne od żądania pokrzywdzonego. Sprawcy będący krewnymi pokrzywdzonego nie podlegają ściganiu. Ustawą NRF z 4 sierpnia 1953 r. normy wspomnianego rozporządzenia inkorporowano do k.k. z r. 1871, nadając im numerację § 248 b.[3] To stworzenie *sui generis* przestępstwa *furtum usus* pojazdu mechanicznego lub roweru miało charakter normy subsydiarnej, która była do dyspozycji sądów, w wypadkach gdy okoliczności faktyczne nie dawały wystarczająco pewnej podstawy do przypisania zamiaru przywłaszczenia zabranego pojazdu. Przez „zawładnięcie" w używanie (*Gebrauchsanmassung*) należy rozumieć działanie sprawcy polegające na wykorzystaniu zdolności poruszania pojazdu przy pomocy sił wprowadzających go w ruch; co do strony subiektywnej czynu ustawa się nie wypowiada.[4] Orzecznictwo i doktryna wymaga zamiaru (*Vorsatz*) rozciągającego się na działanie wbrew woli uprawnio-

---

[3] Brzmienie § 248 b jest następujące: „(1) *Wer ein Kraftfahrzeug oder ein Fahrrad gegen den Willen des Berechtigten in Gebrauch nimmt, wird, sofern die Tat nicht nach anderen Vorschriften mit schwererer Strafe bedroht ist, mit Gefängnis bis zu drei Jahren bestraft.* (2) *Der Versuch is strafbar.* (3) *Die Verfolgung tritt nur auf Antrag ein. Die Zurücknahme des Antrages ist zulässig.* (4) *Wer die Tat gagen einen Verwandten absteigender Linie oder gegen seinen Ehegatten begeht, bleibt straflos.* (5) *Kraftfahrzeuge im Sinne dieser Vorschrift sind die Fahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, Landkraftfahrzeuge nur insoweit, als sie nicht an Bahngleise gebunden sind*". (zob. A. Dalcke, E. Fuhrmann, K. Schäfer: *Strafrecht und Strafverfahren*, Berlin 1961, s. 307.

nego. [5] Norma § 248 b k.k. z r. 1871 wchodzi w grę jedynie wówczas, gdy czyn sprawcy nie jest zagrożony surowszą karą w innych przepisach.

W r. 1953 Austria za przykładem Niemiec uregulowała odpowiedzialność za nieuprawnione użycie cudzego pojazdu mechanicznego; nastąpiło to przez wprowadzenie do ustawy karnej z r. 1852 (obecnie zwanej ustawą karną z r. 1945) § 467 b. Ustanowienie tego przepisu miało na celu — jak mówi o tym projekt rządowy — *„eine zusätzliche Hilfe zur Bekämpfung der Fahrzeugdiebstähle”*. [6] Warto dodać, że do tego czasu samowolne użycie cudzego pojazdu było bezkarne jako zbrodnia lub występek, jeżeli nie kwalifikowało się jako kradzież (§ 171 ustawy karnej z r. 1852).

Treść § 467 b nie pokrywa się w pełni z unormowaniem § 248 b k.k. niemieckiego. Według tego przepisu podlega karze ten, kto umyślnie bierze do wprawienia w ruch pojazd wprawiony w ruch przy pomocy siły maszyny lub rower. [7] Przepis ten określa w zasadzie wykroczenie (*Übertretung*), chyba że pojazd uległ uszkodzeniu, a wysokość szkody przekracza 1 500 szylingów; w tym ostatnim wypadku zachodzi występek zagrożony karą od 1 miesiąca do roku ciężkiego aresztu. Sprawca podlega ściganiu karnemu tylko na wniosek pokrzywdzonego (ust. 2 § 467 b). Czyn jest bezkarny, jeżeli pokrzywdzonym jest współmałżonek, własne dziecko lub rodzeństwo, albo gdy pojazd mechaniczny był przez uprawnionego powierzony sprawcy. [8] Zwraca uwagę fakt, że § 467 b używa terminu *Betrieb* w odróżnieniu od niemieckiego § 248 b *Gebrauch;* ponadto dodatkowo mówi o wprawieniu w ruch pojazdu (*Inbetriebnahme*). Stąd też od początku orzecznictwo austriackie miało trudności

---

[4] R. Maurach: *Deutsches Strafrecht, Besonderer Teil,* Karlsruhe 1959, s. 239. Autor za orzeczeniem Bundesgerichtshofu (B.G.H.) wskazuje, że w tym sensie nie stanowi wypadku użycia pojazdu jedynie spędzenie nocy w cudzym samochodzie.

[5] R. Kohlrausch-Lange: *Strafgesetzbuch mit Erläuterungen und Nebengesetzen,* Berlin 1959, s. 546. Por. także Maurach: *op. cit.*, s. 239.

[6] Ch. Mayerhofer: *Der Kraftfahrzeugsdiebstahl und verwandte Delikte,* Wien 1961, s. 82.

[7] § 467 b austriackiej ustawy karnej z r. 1852 brzmi następująco: *„Wer vorsätzlich ein Fahrzeug, das zum Antrieb mit Maschinenkraft eingerichtet ist, oder ein Fahrrad ohne Einwilligung des Berechtigten in Betrieb nimmt, macht sich, sofern die Tat nicht nach anderen Vorschriften mit strengerer Strafe bedroht ist, einer Übertretung, wenn aber das Fahrzeug beschädigt worden ist und der Schaden daran 1 500 S übersteigt, eines Vergehens schuldig* [...]”; podałem za G. Kaniakiem: *Das österreichische Strafgesetz samt den einschlägigen strafrechtlichen Nebengesetzen,* Wien 1960, ss. 672—3.

[8] T. Rittler: *Lehrbuch des österreichischen Strafhechts, Besonderer Teil,* Wien 1962, ss. 186 i n.

w stosowaniu § 467 b, zwłaszcza że konstrukcja kradzieży w ustawie karnej Austrii i w kodeksie karnym Niemiec znacznie od siebie odbiega (§ 171 austriackiej ustawy karnej z r. 1852 wymaga działania z celem osiągnięcia dla siebie korzyści, § 242 niemieckiego kodeksu karnego z r. 1871 żąda od sprawcy „chęci przywłaszczenia" — *Zueignungsabsicht*).

Również Szwajcaria ustanowiła specjalną karalność *furtum usus* pojazdu mechanicznego (w tekście franc. *vol d'usage*). Ustawa o ruchu drogowym z 15 grudnia 1958 r. — *Bundesgesetz über den Strassenverkehrs* (skrót: *S.V.G.*) z późniejszymi zmianami zawiera przepisy karne (art. 90—103). Artykuł 94 *S.V.G.* reguluje: 1) zabór pojazdu mechanicznego do użycia nie powierzonego sprawcy, 2) nieuprawnione użycie pojazdu mechanicznego powierzonego sprawcy, 3) zabór dla użycia roweru.[9] Przepisy tej ustawy (ust. 4 art. 94) uchyliły w tym względzie normę art. 143 k.k. szwajcarskiego, który przewidywał w wypadku skargi pokrzywdzonego karę więzienia lub grzywny za zabór rzeczy ruchomej osobie uprawnionej, wyrządzający tej osobie szkodę, lecz bez chęci wzbogacenia się (*Bereicherungsabsicht*), obowiązującej przy kradzieży (art. 137 k.k.).[10] Nowe rozwiązanie ustawodawcze okazało się pożyteczne, usuwając praktyce dotychczasowe jej wątpliwości.[11]

Także Grecja ustawą z r. 1957 wprowadziła do k.k. z r. 1950 dodatkowy przepis (art. 374 a), według którego karze do 1 roku pozbawienia wolności podlega sprawca zaboru do użycia cudzego środka transportowego; ściganie karne jest wyłączone, jeżeli sprawca przed wszczęciem

---

[9] Podaję tekst art. 94 *S.V.G.* ([w:] *Code pénal suisse, annoté*, oprac. A. Panchaud, Lausanne 1962, s. 254): „*Vol d'usage.* (1) *Celui qui aura soustrait un véhicule automobile dans le dessein d'en faire usage et celui qui en aura profité à titre de conducteur ou de passager en sachant dès le début que le véhicule était soustrait seront punis de l'emprisonnement ou de l'amende. Si l'un des auteurs appartient aux proches ou familiers du détenteur et si le conducteur est titulaire du permis de conduire requis, la poursuite pénale n'aura lieu que sur plainte, la peine sera les arrêts ou l'amende.* (2) *Celui qui, pour faire des courses qu'il n'était manifestement pas autorisé à entreprendre, aura utilisé un véhicule automobile qui lui était confié sera, sur plainte, puni des arrêts ou de l'amende.* (3) *Celui qui aura soustrait un cycle dans le dessein d'en faire usage sera puni des arrêts ou de l'amende. Si l'auteur appartient aux proches ou familiers du possesseur, la poursuite pénale n'aura lieu que sur plainte.* (4) *Dans ces cas, l'article 143 du code pénal n'est pas applicable*".

[10] V. Schwander: *Das Schweizerische Strafgesetzbuch unter besonderer Berücksichtigung der bundesgerichtlichen Praxis*, Zürich 1964, s. 448.

[11] L. H. Burckhardt (*Erste Erfahrungen des Richters mit dem neuen Strassenverkehrgesetz*, „Schweizerische Zeitschrift für Strafrecht", 1964, z. 1) pisze m. in.: „[...] *Diese klare Lösung hat der Praxis denn auch bisher alle Schwierigkeiten abgenommen*" (s. 50).

postępowania karnego rzecz zwróci i całkowicie zaspokoi roszczenia pokrzywdzonego.[12]

Do krajów, które uczyniły z bezprawnego użycia pojazdu samochodowego *delictum sui generis*, należy ponadto Wielka Brytania. *Road Traffic Act* z r. 1930 zawierał początkowo przepis szczególny, dotyczący przypadku, kiedy sprawcy nie można przypisać kradzieży wobec braku w jego działaniu *animus furandi*, wymaganego dla bytu przestępstwa kradzieży.[13] Przepisy tego aktu zastąpił *Road Traffic Offense Act* z r. 1960, gdzie przestępstwo bezprawnego użycia cudzego pojazdu samochodowego określono jako „zabór z wprowadzeniem go w ruch" (*taking and driving away*).[14] Obowiązuje on także w innych państwach posługujących się prawem anglosaskim, m. in. w Nigerii.[15] Listę krajów kapitalistycznych, które przyjęły konstrukcję specjalnego przestępstwa, powiększa ustawodawstwo karne Australii, Kanady, Stanów Zjednoczonych, Hiszpanii i innych.[16]

Szczególne zainteresowanie wzbudzają kodyfikacyjne uregulowania omawianej problematyki w państwach socjalistycznych. W NRD obowiązuje nadal wspomniane rozporządzenie z 20 października 1932 r. (*Verordnung gegen unbefugten Gebrauch von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern*).[17] Nowy kodeks karny Węgierskiej Republiki Ludowej z r. 1961 w § 304 („Bezprawne używanie") przepisuje karalność zaboru cudzego pojazdu mechanicznego w celu bezprawnego używania bez zamiaru przywłaszczenia (kara pozbawienia wolności do 1 roku).[18] Pochodzący z tego okresu czechosłowacki k.k. w § 249 ujmuje tę kwestię szerzej, stanowiąc ogólnie o przestępstwie bezprawnego używania cudzej rzeczy (*neoprávněné užíváni cizí věci*). Przepis ten brzmi: „Kto zagarnia cudzą rzecz

---

[12] J. Karalis: *Diebstahl nach deutschem und griechischem Recht*, München 1962, ss. 40—41.

[13] R. Cross, P. A. Jones: *An Introduction to Criminal Law*, London 1959, ss. 305—307. Por. także J. W. C. Turner: *Kenny's Outlins of Criminal Law*, Cambridge 1958, ss. 283—287.

[14] H. Feraud: *La répression de l'utilisation non autorisée d'un véhicule à moteur au moyen d'une infraction spécifique*, „Revue de science criminelle et de droit pénal comparé", 1963, z. 3, s. 546.

[15] C. O. Okonkowo, M. E. Naish: *Criminal Law in Nigeria (excluding the North)*, London 1964, s. 251.

[16] Feraud: *op. cit.*, ss. 544—545.

[17] *Strafgesetzbuch und andere Strafgesetze*, Berlin 1960, s. 416.

[18] Treść § 304 węgierskiego kodeksu karnego jest następująca (podaję w jęz. niem.): „*Wer ein fremdes Kraftfahrzeug ohne Aneignungsabsicht wegnimmt, um es rechtswidrig zu gabrauchen, wird mit einer Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Erziehungsarbeit bestraft*". (*Strafgesetzbuch der Ungarischen Volksrepublik*, Budapest 1963, s. 119).

większej wartości w zamiarze przejściowego jej używania lub używa bezprawnie rzecz powierzoną mu — podlega karze pozbawienia wolności na czas do roku lub karze pracy poprawczej albo karze pieniężnej" [19]. Nieco wcześniej Jugosławia wprowadziła do k.k. z r. 1951 art. 254 a, przewidujący karę grzywny lub więzienia za bezprawny zabór cudzego pojazdu motorowego celem użycia [20]. Kodeksy karne radzieckie nie zawierały do r. 1965 odrębnej normy, stanowiącej o przestępstwie bezprawnego użycia cudzego pojazdu mechanicznego. Dopiero dekret Prezydium Rady Najwyższej RSFSR z 3 lipca 1965 r. *O wprowadzeniu zmian i uzupełnień do k.k. RSFSR* określił w nowym art. 212[1] k.k. z r. 1960 „porwanie (*ugon*) środków transportu lub innych pojazdów mechanicznych bez celu ich przywłaszczenia" jako osobne przestępstwo. Sprawca takiego „porwania" podlega karze pozbawienia wolności na okres 1 roku lub pracy poprawczej na ten sam okres lub karze grzywny do 100 rubli, albo stosuje się w stosunku do niego środki oddziaływania społecznego. W przypadku powtórnego popełnienia tego samego czynu sprawcy zagraża kara pozbawienia wolności do 3 lat lub kara pracy poprawczej do 1 roku. [21]

Jednakże niektóre państwa trzymają się nadal tradycyjnego stanowiska, wedle którego sprawca „porwania" pojazdu jest ścigany za zwykłą kradzież lub za jej usiłowanie. Do takich krajów należy m. in. Francja, gdzie zarówno *Code pénal,* jak i *Code de la route* z 15 grudnia 1958 r. (gruntownie zmieniony 21 stycznia 1961 r.) nie zawierają specjalnej normy, określającej pod groźbą kary „zawładnięcie do użycia" cudzego pojazdu mechanicznego. „Zawładnięcie" pojazdem z intencją użycia go wbrew woli uprawnionego stanowi wedle francuskiego orzecznictwa i doktryny początek dokonania kradzieży. [22] Jeżeli zabranie pojazdu

---

[19] *Trestní Zákon, Trestní Řád a předpisy souvisící, Komentář,* Orbis — Praha 1964, s. 616.

[20] Tekst art. 254 a brzmi: „(1) *Celui qui, contrairement au droit, aura soustrait un véhicule motorisé appartenant à autrui, dans le dessein d'en faire usage, sera puni de l'amende ou de l'emprisonnement.* (2) *Les poursuites ne seront engagées que sur proposition du lésé*". Zob. *Code pénal* (*Recueil des lois de la R.S.F. de Yougoslavie,* Vol. XI), Beograd 1964, s. 123.

[21] Brzmienie nowego art. 212[1] k.k. RSFSR jest następujące: „*Ugon awtomototransportnych sriedstw ili drugich samochodnych maszyn biez celi ich chiszczenija — nakazywajetsia liszeniem swobody na srok do odnogo goda ili isprawitielnymi rabotami na tot że srok, ili sztrafom do sta rublej, libo wleczet primienienie mier obszczestwiennogo wozdiejstwija. Tie że diejstwija, sowierszennyje powtorno — nakazywajetsia liszenijem swobody na srok do triech let ili isprawitielnymi rabotami na srok do odnogo goda*". Tekst publ. w „Sowietskoj Justicji", 1965, nr 16, s. 27.

[22] *Répertoire de droit criminel et de procédure pénale,* Paris 1965, s. 562, uwaga 36. Co do stanowiska orzecznictwa zob. np. *Chronique de jurisprudence,* „Revue de science criminelle et de droit pénal comparé", 1962, nr 4, s. 759, gdzie

nastąpiło celem ułatwienia sprawcy przestępnego działania lub ucieczki jest traktowane jako okoliczność obciążająca przy ocenie czynu przestępnego (art. 381 k.k. w brzmieniu ustalonym ustawą z 23 listopada 1950 r.).[23]

Ten podany w zarysie przegląd ustawodawstw krajów, które uznały bezprawne użycie pojazdu mechanicznego za *delictum sui generis* ułatwia postawienie wniosku co do konstytutywnych elementów czynu tego typu, zasługującego na obwarowanie sankcją karną. Za bezspornie słuszne należy uznać wymaganie, aby działanie sprawcy doprowadziło do usunięcia pojazdu spod władztwa uprawnionej jednostki. Rozbieżność zaznacza się tym, że jedne państwa żądają, by działanie sprawcy cechowało „zawładnięcie pojazdem i wprowadzenie go w ruch" (np. Austria), większość jednak, w tym np. Niemcy, domaga się jeszcze „używania" pojazdu. Inne jeszcze państwa (szczególnie kraje z anglosaskim systemem prawnym) wymagają ponadto dla bytu tego przestępstwa, by sprawca oddalił się z pojazdem z miejsca jego postoju.[24] W Szwajcarii karze podlega nie tylko „zabranie do użycia" (*Entwendung zum Gebrauch*) bez zgody uprawnionego, ale także wypadek tzw. „lewego kursu" (określanego tam jako *Missbrauch von Ausweisen*).[25] Szczególna rola czynnika składowego postępku sprawcy przypada jego zamiarowi przestępnemu (*l'intention frauduleuse*); ma on polegać na tym, że działaniu sprawcy towarzyszy świadomość zabierania cudzego pojazdu bez zgody uprawnionego, nadto zabierania tego pojazdu z chęcią użycia przejściowego. Konieczność występowania zamiaru przestępnego jest rozumiana w rozmaity sposób, np. w Grecji od karalnego „zawładnięcia" lub „użycia" wymaga się, aby miało bezprawny charakter lub powzięte zostało oszukańczo (*frauduleuse ou illicite*), wbrew woli uprawnionego (*gegen den Willen des Berechtigten* — § 248 b k.k. niem. i § 467 b u.k. austr.). Przepisy karne w tej materii stosują się na ogół do pojazdów motorowych. Wydaje się, że w tych różnych tekstach ustaw termin „pojazd motorowy" oznacza tylko pojazdy lądowe, przy czym w niektórych krajach przepisy te ochraniają także rowery albo odnoszą się jednakowo do wszelkich pojazdów (np. w Grecji).

Pojazd „porwany" powinien być własnością cudzą. Niekiedy ten wa-

---

sąd paryski w wyroku z 6 IV 1962 r. orzekł, iż zachowanie się sprawcy polegające na wdarciu się do cudzego samochodu i włączeniu silnika należy traktować jako usiłowanie jego kradzieży.

[23] *Code pénal (annoté d'après la doctrine et la jurisprudence)*, Paris 1964, s. 223. Por. także *Encyclopédie juridique*, oprac. E. Vergé, G. Ripert, Paris 1954, t. II, s. 983, uwaga 99.

[24] Feraud: *op. cit.*, s. 547.

[25] Schwander: *op. cit.*, s. 448.

runek nie jest wyraźnie sformułowany, ale wówczas wynika on z faktu, iż użycie następuje bez zgody właściciela. Istotnym składnikiem jest warunek skargi pokrzywdzonego, od której uzależnia się ściganie. Znany jest niektórym ustawodawstwom typ czynu kwalifikowany ze względu na sposób używania pojazdu, czas trwania używania oraz z uwagi na materialne konsekwencje przestępstwa, np. uszkodzenie ciała innej osobie.

Czy ten ogólny model „zawładnięcia do użycia” rozwiązuje rozstrząsany problem bez zastrzeżeń? Odpowiedzi na to pytanie trzeba by szukać w literaturze i orzecznictwie krajów, które od dawna wprowadziły w omawianym zakresie konstrukcję *delictum sui generis*. Istnienie odrębnej normy nie usunęło z pola widzenia i nie mogło rozstrzygnąć dylematu: kradzież czy „zawładnięcie do użycia”; w pewnej mierze dlatego, że nie znaleziono obiektywnych kryteriów, według których ustawodawca mógłby wyczerpująco zdefiniować istotę czynu „zawładnięcia do użycia”. Orzecznictwo tych państw miało szczególne trudności przy ocenie wypadków, gdy sprawca zabrał pojazd mechaniczny, a następnie pozostawił go bez należytego zabezpieczenia, co jest związane z realnym ryzykiem utraty pojazdu lub jego części oraz zawartości. R. Maurach [26] przytacza orzeczenie Bundesgerichtshofu (skrót: B.G.H.), gdzie wyrażono pogląd, że jeżeli sprawca po zaspokojeniu swojej zachcianki porzuca pojazd w miejscu dostępnym dla osób trzecich i przez to pojazd narażony jest na zamach ze strony tych osób oraz na działanie szkodliwych warunków zewnętrznych, to wówczas może być ten czyn uważany za przywłaszczenie lub kradzież pod warunkiem, iż sprawca już w chwili zabierania pojazdu podjął zamiar porzucenia go. Stanowisko to podziela H. Jagusch [27], a także R. Kohlrausch-Lange [28]. Również E. Mezger wyłącza możliwość stosowania § 248 b w wypadku, gdy sprawca zabiera rzecz, trwale pozbawiając uprawnionego jej posiadania (*Besitzentziehung*), co łączy się jednocześnie z pozbawieniem wartości rzeczy dla konkretnego celu, np. nieuprawnione wzięcie w używanie otwartego samolotu sportowego na okres pięknej pory roku. [29] Podobnie rzecz ujmuje H. Welzel i daje przykład z nieuprawnionym zabraniem łódki w celu wykorzystania jej przez sezon letni. [30] W innym

---

[26] M a u r a c h: *op. cit.*, s. 239.

[27] H. J a g u s c h i in.: *Strafgesetzbuch* (*Leipziger Kommentar*), Berlin 1958, Bd. II, s. 366.

[28] K o h l r a u s c h - L a n g e: *op. cit.*, s. 546.

[29] E. M e z g e r: *Strafrecht, Besonderer Teil,* München und Berlin 1960, s. 122.

[30] H. W e l z e l: *Das Deutsche Strafrecht* (*Eine systematische Darstellung*), Berlin 1963, s. 290. Patrz również wspomniany przez J. W e s s e l s a (*Zueignung Gebrauchsanmassung und Sachentziehung,* „Neue Juristische Wochenschrift”, 1965,

miejscu E. Mezger pisze, że nie ma kradzieży, jeżeli sprawca zamierza rzecz wyrzucić lub zniszczyć, podobnie jak wówczas, gdy ktoś zbiegłego psa zabiera, żeby przez zwrócenie go właścicielowi uzyskać nagrodę. Jego zdaniem nie ma zamiaru przywłaszczenia przy zamiarze zniszczenia (jak często przyjmowało orzecznictwo niemieckie), z wyjątkiem, gdy zniszczenie rzeczy przedstawia taką formę, przez którą specyficzna wartość rzeczy zostaje utracona i wykorzystana, np. przy spalaniu węgla.[31] Zdaniem J. Olshausena[32] nie można zamiaru przywłaszczenia domniemywać z faktu uszkodzenia lub nawet zniszczenia rzeczy na skutek używania jej. Sprawca może używać rzecz nie mając jednocześnie zamiaru przywłaszczenia, jak i na odwrót, nie każdy zabór w celu przywłaszczenia musi się łączyć z używaniem danej rzeczy. Przeciwny pogląd wyraża Rilke; jego zdaniem uszkodzenie lub zniszczenie wartości rzeczy jest rozstrzygające dla przyjęcia przywłaszczenia.[33] A. Dalcke uważa, że nie ma mowy o zamiarze przywłaszczenia przy samowolnym rozporządzeniu cudzą rzeczą, jeżeli nie nastąpiło wprowadzenie jej do majątku sprawcy (zabór celem zniszczenia), jednak dodaje, iż oba zamiary mogą stać obok siebie.[34]

W orzecznictwie i doktrynie austriackiej za „kradzież do użycia" (*Gebrauchsdiebstahl*) uważa się zachowanie sprawcy, kiedy on nie chce pozbawić uprawnionego posiadania, lecz jedynie chce samowolnie za niego wykonywać to posiadanie i rzecz mu zwrócić. Różnica między zwykłą kradzieżą a „kradzieżą do użycia" — zdaniem F. Nowakowskiego — zależy od faktu, czy sprawca traktuje gospodarczą wartość rzeczy jako część składową swojego majątku, czy też nie.[35] Orzecznictwo austriackiego Najwyższego Trybunału Sądowego (Oberster Gerichtshof — skrót O.G.H.) przyjmuje kradzież w przypadku, gdy sprawca w chwili zaboru rzeczy co najmniej godził się, że rzecz ta skutkiem tego nie znajdzie się we władztwie uprawnionego.[36]

---

z. 25, s. 1156) przykład zabrania namiotu campingowego w maju z wolą zwrócenia go w stanie nie uszkodzonym w październiku, a więc po właściwym sezonie.

[31] Mezger: *op. cit.*, s. 126.

[32] *J. v. Olshausen's Kommentar zum Strafgesetzbuch*, Berlin 1944, s. 1160.

[33] *Ibid.*, s. 1160. Wydaje się, że w polskiej literaturze podobny pogląd reprezentuje I. Andrejew: *O kradzieży samochodu*, „Nowe Prawo", 1962, nr 3, s. 366. Według niego, zabór w celu zniszczenia stanowi kradzież.

[34] Dalcke, Fuhrmann, Schäfer: *op. cit.*, s. 292, pkt. C.

[35] F. Nowakowski: *Das österreichische Strafrecht in seinen Grundzügen*, Graz-Wien-Köln 1955, s. 169.

[36] G. Kaniak: *Das österreichische Strafgesetz*, Wien 1960, s. 674, uwaga 9; patrz też podane tam orzeczenie O. G. H. z 4 II 1957 r.

Nie można też pominąć prób rozgraniczenia bezprawnego użycia pojazdu mechanicznego od kradzieży, czynionych w orzecznictwie i doktrynie NRD. E. Kermann zwraca uwagę, że ustalenie, iż sprawca zaboru pojazdu rozporządzał nim jak właściciel, nie wystarcza, aby przyjąć kradzież. Uprawnienia własnościowe dotyczą także tego, kto cudzą rzecz jedynie używa bez włączenia jej do swego majątku. [37] Tenże autor przytacza orzeczenie Sądu Najwyższego NRD (Oberstes Gericht — skrót O.G.) z r. 1960, wskazujące, że nie wystarcza do skazania za kradzież ogólne ustalenie o wykonywaniu uprawnień właściciela przez sprawcę w stosunku do danej cudzej rzeczy. E. Kermann polemizując z H. Haackiem i G. Kröningiem [38] opowiada się za poglądem, że z faktu porzucenia pojazdu lub jego uszkodzenia nie można ustalić, czy sprawca w chwili zabrania kierował się celem przywłaszczenia. W tym sensie wypowiedział się O.G. w orzeczeniu z r. 1963, oceniając czyn sprawcy jako bezprawny zabór do użycia, a nie jako kradzież, mimo porzucenia pojazdu przez sprawcę z dala od jego miejsca postoju. [39]

Interesująca jest kwestia, jak ocenić zachowanie się sprawcy, jeśli nie można mu przypisać zamiaru przywłaszczenia w chwili zaboru, lecz gdy zamiar ten poweźmie dopiero podczas używania pojazdu. Wydaje się słuszne zapatrywanie tych autorów, którzy dla bytu przestępstwa kradzieży wymagają powstania i utrzymywania się zamiaru przywłaszczenia w chwili zabierania. R. Maurach zdecydowanie wypowiada się, że *Vorsatz* musi istnieć w chwili urzeczywistnienia obiektywnej strony ustawowego stanu faktycznego (*Tatbestand*); w każdym razie „chcenie" musi istnieć w chwili rozstrzygającego aktu zewnętrznego zachowania się sprawcy. [40] Jeżeli sprawca w chwili zaboru pojazdu nie miał zamiaru przywłaszczenia, to późniejsza jego zmiana nie może wpłynąć na zmianę dokonanego stanu faktycznego określonego w § 467 b w stan faktyczny kradzieży ujęty w ramy § 171 (*dolus superveniens*). Takie też jest aktu-

---

[37] E. Kerman: *Zur Abgrenzung des unbefugten Gebrauchs eines Fahrzeuges vom Diebstahl*, „Neue Justiz", 1964, nr 12, ss. 374—375.

[38] H. Haack, G. Kröning: *Kriterien der Abgrenzung des unbefugten Gebrauchs vom Diebstahl*, „Neue Justiz", 1959, nr 11, ss. 386 i 387. Autorowie wypowiadają się za przyjęciem kradzieży w każdym wypadku, gdy sprawca zabrał pojazd, a następnie nie zwrócił go uprawnionemu.

[39] Orzeczenie Obergerichtshofu NRD z 11 IV 1963, 3 Zst., III, 3/63, „Neue Justiz", 1964, nr 12, s. 379.

[40] R. Maurach (*Deutsches Strafrecht, Allgemeiner Teil*, Karlsruhe 1958, s. 209) pisze: „*Wissen und Wollen des gesamten objektiven Tatbestandes muss zur Zeit der den objektiven Tatbestand verwirklichenden Handlung, und zwar im Moment des entscheidenden Aktes, vorhanden sein*" (podkreślenie moje).

alne stanowisko Najwyższego Trybunału Sądowego Austrii.[41] Prawo angielskie co do kradzieży wymaga, by sprawca zabrał rzecz z zamiarem pozbawienia jej właściciela w sposób trwały już w momencie dokonywania zaboru (*at the time of such taking*).[42]

Co do wniosków wynikających z przeglądu tych ustaw oraz stanowisk doktryny i orzecznictwa niewątpliwe jest, że dotychczasowe normatywne sformułowanie przestępstwa „porwania" samochodu nie przyniosło ostatecznego usunięcia wątpliwości praktyki przy ocenie konkretnych przypadków owego „porwania".

Podstawowa trudność tkwi w tym, iż różnica między kradzieżą a bezprawnym użyciem pojazdu leży w dziedzinie subiektywnej czynu i sprecyzowanie zadowalającego kryterium nie da się przeprowadzić. Nie usprawiedliwia to jednak rezygnacji z wprowadzenia do ustawy *sui generis* przestępstwa zaboru cudzego pojazdu do użycia. Za takim uregulowaniem przemawiają dwa podstawowe argumenty. Pierwszy — to zasada *in dubio pro reo*, zabraniająca skazywać za kradzież osobę, wobec której nie jesteśmy w stanie ustalić, iż działała ona w celu przywłaszczenia. Drugi — to względy polityki kryminalnej, żądające zbudowania przepisu pod względem jurydycznym nieskomplikowanego, nie wymagającego subtelnych rozważań prawnych, a przewidującego sankcję karną zgodną ze stwierdzanym interesem społecznym. Można by dodać nie pozbawiony znaczenia argument natury społecznej, skoro weźmie się pod uwagę, że „porwanie" samochodu ma najczęściej charakter chuligański.[43] Uznanie czynu tego rodzaju za zwykłe wykroczenie, które karane jest zaledwie 2 tygodniami aresztu, rażąco sprzeciwia się wymogom racjonalnej polityki ścigania, szczególnie chuliganów.

Przyjęcie rozwiązania tych krajów, które ustanowiły karalność bezprawnego użycia cudzego pojazdu samochodowego jako *delictum sui generis* doznaje wyraźnego wzmocnienia przez wskazanie liczby „por-

---

[41] Kaniak: *op. cit.*, s. 672, uwaga 2. Co do aktualnego stanowiska orzecznictwa patrz: C. Seibert: *Zur neueren Rechtsprächung des österreichischen Obersten Gerichtshofs* (*Strafsachen*), „Juristenzeitung", 1964, nr 11—12, ss. 362—363.

[42] Hamilton and Addison: *Criminal Law and Procedure*, Melbourne 1956, s. 152.

[43] O istnieniu całych gangów „porywaczy" samochodów w Austrii informuje Mayerhofer: *op. cit.*, ss. 73—82. Na podobną sytuację w NRF wskazuje C. P. Saltzman: *Die beschleunigte Ahndung von Verkehrsdelikten*, Mahrburg 1962, s. 23 i n. W Polsce ok. 71% ogólnej liczby sprawców „porwania" samochodów stanowią młodociani w wieku od lat 17 do 21 (podaje E. Merz: *Młodociani złodzieje samochodów*, „Motoryzacja", 1962, nr 7—8). W USA 87% wszystkich „porwań" samochodów jest dokonywane przez młodocianych do lat 25. Zob. „Kryminalistik", (Hamburg) 1964, z. 9, s. 468.

wań” pojazdów mechanicznych i ukazanie dynamiki rozwojowej bezprawnego użycia cudzego pojazdu mechanicznego.

I tak np. w NRF[44], państwie o wysokim stopniu motoryzacji, sytuacja przedstawia się następująco:

Rok	Pojazdy mechaniczne	Rowery
1962	96 234	111 118
1963	95 504	104 924
1964	95 508	110 048

Natomiast statystyka skazanych wedle § 248 b k.k. niem. z r. 1871, a więc tylko za nieuprawnione użycie cudzego pojazdu, kształtowała się następująco:

Rok	Liczba skazanych
1960	5 506
1961	5 432
1962	4 815
1963	4 318

We Francji[45] obserwujemy systematyczny wzrost *vols d'automobiles;* a oto dane liczbowe:

Rok	Liczba przypadków
1950	2 507
1955	7 256
1960	29 569
1962	41 114

Podobny proces ma miejsce w Austrii.[46] Dostępne dane statystyczne za lata 1954—1960 przedstawiają się następująco:

Rok	Liczba przypadków
1954	934
1956	2 844
1958	4 534
1960	5 408

W Polsce w ostatnim okresie statystyka prowadzona przez Komendę Główną MO wykazuje, że liczba przypadków bezprawnego zaboru cu-

---

[44] Dane zaczerpnięte ze *Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland 1965*, Stuttgart und Mainz 1965, 1964, 1963.

[45] Zob. „Revue de science criminelle et de droit pénal comparé”, 1964, nr 2, s. 411 i n.

[46] Patrz: *Statistisches Handbuch für die Republik Österreich*, Wien 1960 i n.

dzych pojazdów jest znaczna. W r. 1963 zanotowano 3 579 przypadków zaboru pojazdów mechanicznych i 7 434 przypadki zaboru rowerów. W r. 1964 następuje zwiększenie się tego rodzaju czynów, gdy chodzi o pojazdy mechaniczne do 4 092 przypadków, a co do rowerów do 9 282 przypadków.[47]

Niewątpliwie na dobrej drodze jest projekt k.k. PRL z r. 1963, proponujący wprowadzenie do systemu norm części szczególnej k.k. przepisu o karalności zaboru cudzego pojazdu mechanicznego do użycia (art. 295). Normę art. 295[48] usytuowano w rozdz. XXVI *Projektu*, zatytułowanym „Przestępstwa przeciwko mieniu". A więc potraktowano „zawładnięcie" cudzego pojazdu mechanicznego celem użycia jako zamach na prawo majątkowe. Podobnie rzecz ujęły współczesne projekty rządowe k.k. NRF i Austrii. Chociaż takie stanowisko jest słuszne, to nie można przeoczyć, że tego rodzaju czyny stwarzają często poważne niebezpieczeństwo w ruchu drogowym. Ciekawe jest w tej kwestii uregulowanie prawa austriackiego, które uznaje *Gebrauchsdiebstahl* jako delikt majątkowy, podlegający ocenie sądów karnych, natomiast ukaranie sprowadzenia abstrakcyjnego niebezpieczeństwa (*die abstrakte Gefährdung*) wywołanego przez sprawcę należy do kompetencji policji.[49] Wypada zwrócić uwagę, że niebezpieczeństwo, jakie grozi uczestnikom ruchu na drogach ze strony „porywaczy" pojazdów mechanicznych (często nie posiadających umiejętności prowadzenia zabranego pojazdu) nie może pozostawać poza zainteresowaniami prawa karnego. Potrzebę wzmożonej ochrony prawa karnego w takich wypadkach uznało ustawodawstwo NRF, które zna dzisiaj, od czasu drugiej ustawy o zabezpieczeniu ruchu drogowego z 26 listopada 1964 r., nowe przepisy (obowiązujące od 2 stycznia 1965) w odniesieniu do przestępstw komunikacyjnych, zastępujące dotychczasowe, nastręczające wykładni trudności, jak np. pojęcie „niebezpieczeństwa powszechnego" (*Gemeingefahr*) w § 315 a i 316 k.k. z r. 1871 pojęciem „niebezpieczeństwa dla ciała lub życia innej osoby albo dla cudzego mienia znacznej wartości" (*Gefahr für Leib*

---

[47] Informuje o takiej sytuacji Biuletyn Statystyczny Komendy Głównej MO, Warszawa 1963—1964.

[48] Art. 295 projektu k.k. z 1963 r. brzmi następująco: „§ 1. Kto zabiera cudzy pojazd mechaniczny w celu jego krótkotrwałego użycia, podlega karze pozbawienia wolności do lat 2 lub grzywny. § 2. Usiłowanie jest karalne. § 3. Jeżeli sprawca następnie porzuca pojazd w stanie uszkodzonym bądź w takich okolicznościach, że zachodzi niebezpieczeństwo utraty pojazdu, jego części lub zawartości, podlega karze pozbawienia wolności do lat 5. § 4. Ściganie przestępstwa określonego w § 1 lub 3 następuje na wniosek pokrzywdzonego". Zob. *Projekt kodeksu karnego*, Wyd. Praw., Warszawa 1963, s. 60.

[49] Mayerhofer: *op. cit.*, s. 84.

oder Leben einem anderen oder für fremde Sachgüter von erheblichen Wert). [50] Dużą część przepisów tej nowej ustawy realizują organa policyjne, wyłączając orzecznictwo sądowe.

Wracając do rozważań nad normą art. 295 projektu k.k. PRL z r. 1963, należy odnotować, że zawarta tam propozycja spotkała się z pełną aprobatą przedstawicieli nauki prawa karnego. [51] Trafnie stwierdza J. Skupiński, że generalne ujęcie tego przepisu nie nasuwa zasadniczych zastrzeżeń. Tenże autor daje też szeroki przegląd orzecznictwa polskiego, wskazując m. in. na jego niejednolitość w przedmiocie kwalifikacji prawnej interesującego nas przestępstwa oraz zapatrywania doktryny. [52] To uwalnia od dokładniejszego poruszania tych zagadnień w niniejszej pracy. Uniknął też wymieniony projekt wprowadzenia kilku typów kwalifikowanych, które nazbyt przesadnie zdobią wiele ustawodawstw. Wydaje się również, iż tak istotna w omawianym zagadnieniu problematyka rodzaju i wysokości sankcji karnej za „porwanie" samochodu doznała w projekcie k.k. trafnego rozwiązania. Łagodniejsze zagrożenie karne za podstawowe przestępstwo „porwania" pojazdu mechanicznego aniżeli za kradzież, uzasadnia niższy stopień społecznego niebezpieczeństwa czynu, skoro nie jest on nacechowany tak istotnym elementem, jakim jest dla kradzieży cel przywłaszczenia. Stanowisko takie znajduje ponadto uzasadnienie w obcych ustawodawstwach, które przyjęły znacznie niższe zagrożenie karne za bezprawne użycie pojazdu niż w stosunku do kradzieży. Projekt w § 2 art. 295 określa typ kwalifikowany przestępstwa „porwania" pojazdu mechanicznego, za który grozi sankcja karna równa karze przepisanej za kradzież, co zaspokaja poczucie prawa nawet i u tych, którzy chcieli każdy przypadek samowolnego użycia pojazdu traktować jako kradzież.

---

[50] F. Hartung: *Das Zweite Gesetz zur Sicherung des Strassenverkehrs*, „Neue Juristische Wochenschrift", 1965, nr 3, ss. 86—91, informuje tam szczegółowo o nowej ustawie o zabezpieczeniu komunikacji drogowej. Por. także K. Lackner: *Das Zweite Gesetz zur Sicherung des Strassenverkehrs*, „Juristenzeitung", 1965, nr 3, ss. 92—96. Wydanie tej ustawy, jego zdaniem, było wynikiem nieadekwatności dotychczasowych przepisów tyczących się bezpieczeństwa na drogach, szczególnie norm prawa karnego, które — jak się wyraził — nie jest w stanie dać „czarodziejskiej formuły", by zażegnać całkowicie wszelkie niebezpieczeństwo na drogach.

[51] Na potrzebę ustanowienia takiego przepisu wskazywali m. in.: A. Gubiński: *Samowolne użycie pojazdu*, w opracowanym wspólnie z J. Sawickim artykule — *Dwa problemy związane z przestępczością komunikacyjną*, „Palestra", 1961, nr 9, s. 43; J. Sawicki: *Porwanie samochodu (2)*, „Trybuna Ludu", 1962, nr 77; nadto ostatnio J. Skupiński: *Samowolne użycie cudzego pojazdu mechanicznego w prawie karnym*, „Państwo i Prawo", 1965, nr 1, s. 79.

[52] Skupiński: *op. cit.*, s. 88.

Zwrócić uwagę jednak trzeba na zastrzeżenia co do posługiwania się w normie art. 295 projektu pojęciem „krótkotrwałości" użycia pojazdu jako jednego z elementów konstytutywnych określonego tam przestępstwa. Projekt uwzględnia w tym przedmiocie przepisy tych ustawodawstw obcych, które żądają, by użycie było czasowe (np. Grecja, Wielka Brytania). W Wielkiej Brytanii i w Meksyku używanie zabranego samochodu przez dłuższy czas rozstrzyga o ściganiu karnym za kradzież.[53] Również doktryna niemiecka niekiedy uważała za decydujące do przyjęcia kradzieży, jeżeli używanie było długotrwałe.[54] Późniejsze jednak stanowisko przedstawicieli nauki prawa karnego, wskazane wyżej, uwzględniając trudności praktyki, uległo zmianie. Uznało mianowicie element czasu użycia jako okoliczność posiadającą znaczenie przy wymiarze kary lub ocenie czynu, ale w zespole wszystkich okoliczności towarzyszących. Na gruncie polskim w tym względzie słuszne jest stanowisko A. Gubińskiego[55], który trafnie zwrócił uwagę na nieostrość omawianego pojęcia, mogącego jedynie przysporzyć istotnych trudności sądom. Skoro podstawowa trudność w rozróżnieniu między kradzieżą a „zawładnięciem do użycia" leży w subiektywnej stronie czynu, to trudności tych nie należy powiększać poprzez pomnożenie przedmiotowych elementów czynu polegającego na bezprawnym używaniu cudzego pojazdu. Wydaje się także wątpliwe stanowisko projektu k.k. co do trybu ścigania.[56] Paragraf 4 art. 295 projektu k.k. zawiera klauzulę ścigania każdego „porwania" pojazdu mechanicznego na wniosek pokrzywdzonego. W przypadku gdy pojazd mechaniczny stanowi własność społeczną, uwarunkowanie ścigania od inicjatywy właściwej instytucji państwowej lub społecznej nie znajduje racjonalnego uzasadnienia. Należy również, jak się wydaje, rozważyć kwestię celowości objęcia zakresem proponowanej normy — bezprawnego użycia roweru. Za takim rozwiązaniem przemawiają nie tylko uregulowania innych krajów, ale przede wszystkim zjawisko szerzenia się tego rodzaju czynów w ostatnim czasie (dane statystyczne patrz wyżej).[57]

---

[53] Feraud: *op. cit.*, s. 546 w przyp. 2 podaje, że w Wielkiej Brytanii w wypadku, gdy sprawca zatrzymał pojazd dłużej niż 28 dni, był ścigany za drobną kradzież (*larceny*).

[54] Por. m. in. Jagusch i in.: *op. cit.*, s. 366, uwaga 5.

[55] Gubiński: *op. cit.*, s. 43, a także Skupiński: *op. cit.*, s. 88.

[56] Zastrzeżenia wysuwali m. in. — M. Siewierski: *Uwagi na marginesie przestępstw przeciwko mieniu według projektu k.k.*, „Państwo i Prawo", 1963, z. 3, s. 521 oraz Skupiński: *op. cit.*, s. 88.

[57] Chodzi też o to, by uniknąć w przyszłości stosowania rozszerzającej wykładni pojęcia „pojazd mechaniczny", jak to miało miejsce na Węgrzech, gdzie SN zgodnie z uprzednim wyjaśnieniem Ministerstwa Sprawiedliwości, uznał rower za

Kwestię zagarnięcia środków pędnych „porwanego” samochodu rozstrzygnąć wypada stosownie do przyjętych w nowym kodeksie zasad odpowiedzialności w razie zbiegu przepisów ustawy. W ten sposób akceptowanie koncepcji projektu o tzw. kumulatywnym zbiegu przepisów (art. 77 projektu) oznaczać będzie przypisanie sprawcy jednego przestępstwa, polegającego na postąpieniu wbrew wszystkim przepisom karnym, wchodzącym w rachubę we wspomnianym przypadku. Warto dodać, że początkowo również orzecznictwo sądów niemieckich i austriackich zużycie materiałów pędnych traktowało jako kradzież. Od pewnego czasu utarła się praktyka uznająca taki wypadek za skutek uboczny samowolnego użycia pojazdu, który jest konsumowany przez czyn główny. Jednak doktryna austriacka *de lege ferenda* wysunęła postulat, który znalazł odbicie w projekcie k.k. Austrii, iż m. in. zużycie materiałów pędnych o wartości przekraczającej 1 500 szylingów winno stanowić okoliczność kwalifikującą czyn sprawcy jako występek zagrożony karą do 2 lat więzienia.[58] Bliższe zatrzymanie się nad tą tematyką wymagałoby szczegółowego, osobnego studium.

РЕЗЮМЕ

В статье рассматривается проблема уголовной ответственности за незаконное пользование чужим автомобилем. Автор указывает, что обязывающие в данное время нормы польского уголовного права явно недостаточно регулируют эту проблему. Судебная практика и точка зрения доктрины расходятся в оценке поступка виновника, заключающегося в незаконном захвате чужого автомобиля с целью его использования. Решение суда, часто с нарушением правила *in dubio pro reo*, склонно оценивать такое действие как кражу, хотя виновнику решительно нельзя было приписать действия с целью присвоения. Иногда также решение суда квалифицирует такой случай как преступление принуждения (ст. 251 у. к.). Упомянутое правило *in dubio pro reo*, не было бы нарушено, если бы суды оценивали такой посту-

pojazd mechaniczny w rozumieniu § 304 k.k. Węgier z r. 1961 — „Magyar Jog”, 1964, nr 12, s. 533 i n., art. G. Adám, S. Koltai: *A jogtalan használat* [Bezprawne używanie].

[58] Praktyka sądów polskich skłonna jest do uznawania w tych wypadkach kradzieży. Por. m. in. wyrok SN III K 781/1962 z. 13 II 1963 r., OSN, Gen. Prok., 1963, nr 4, ss. 15—16. Por. także Andrejew: *op. cit.*, s 365. Co do stanowiska niemieckiego orzecznictwa i doktryny zob.: R. Maurach: *Deutsches Strafrecht, Besonderer Teil*, Karlsruhe 1964, s. 254; co do zapatrywań orzecznictwa austriackiego patrz Kaniak: *op. cit.*, s. 667, uwaga 7; w kwestii uregulowania proponowanego przez projekt k.k. Austrii — patrz Mayerhofer: *op. cit.*, s. 84 i n.

пок как *furtum usus*, предусмотренное в норме ст: 57 права о нарушениях. Однако, такая оценка была бы разительно несоразмерима с общественной опасностью обсуждаемого преступления. Автор указывает на необходимость вмешательства со стороны законодателя, чтобы с „похищения" чужого автомобиля с целью использования сделать *delictum sui generis*. Необходимость установления такого правила продиктована актуальными политически-криминальными потребностями в борьбе с увеличивающимися случаями самовольного использования чужих автомобилей. Правильность такого решения автор подтверждает просмотром других законодательств, а также положением судебной практики и доктрины тех государств, которые уже раньше признали целесообразным принятие такого урегулирования. Этот просмотр информирует особенно о конститутивных элементах соответствующей нормы, а также о его функционировании в практике посредством анализа судебной практики и доктрины на фоне норм, обязывающих в таких государствах, как Германия, Австрия, Великобритания, Венгрия, Чехословакия, Югославия, касающихся „завладения для использования". Следует, однако, подчеркнуть, что анализ этого сравнительного материала подсказывает также некоторые выводы: установление особой уголовной нормы не устраняет навсегда проблемы — действовал ли виновник захвата чужого автомобиля с целью присвоить его себе. Такое направление без всяких юридических сомнений разрешает наказать виновника согласно общественному значению поступка.

Поэтому автор относится с одобреним к предложению проекта уголовного кодекса ПНР с 1963 г., заключающего положение об уголовной ответственности за „захват чужого автомобиля с целью кратковременного использования" (§ 1 ст. 295 этого же Проекта). Однако, автор критически относится к требованию Проекта считать „кратковременность" использования чужого автомобиля конститутивным элементом определенного там преступления. Основная трудность, по мнению автора, в отличении кражи от „завладения для использования" заключается в субъективной стороне поступка и поэтому не следует увеличивать существующих трудностей посредством умножения предметных компонентов обсуждаемого преступления. Следующее сомнение вызывает предусмотренный в § 4 ст. 295 Проекта порядок преследования по предложению пострадавшего. В особенности, если „похищенный" автомобиль является общественной собственностью, ставить преследование в зависимость от предложения государственного или общественного учреждения нет основания; кроме того, общепревентивные отношения поддерживают тоже положение о преследовании по должности, как надлежащее.

ZUSAMMENFASSUNG

In der Abhandlung wird das Problem der Strafbarkeit eines unberechtigten Gebrauchs fremden Kraftwagens behandelt. Der Verfasser weist darauf hin, dass die zur Zeit geltenden Normen des polnischen Strafrechts dieses Problem in offensichtlich ungenügendem Masse regeln. In Bezug auf die Beurteilung der Tat, die darin besteht, dass der Täter einen fremden Kraftwagen wegnimmt um ihn zu gebrauchen, weichen die Gerichtspraxis und die Theorie voneinander ab. Die Rechtssprechung ist oft, unter Verletzung des Grundsatzes *in dubio pro reo*, geneigt eine solche Handlung als Diebstahl zu behandeln, obwohl dem Täter nicht ein entschieden auf Aneignung gerichtestes Handeln bewiesen werden konnte. Manchmal wird eine solde Handlung von der Rechtssprechung als ein Delikt des Zwanges qualifiziert (Art. 251 d. Stgb). Der Grundsatz *in dubio pro reo* wäre nicht verletzt worden, hätten die Gerichte eine solche Tat als *furtum usus*, das in Art. 57 des Übertretungsgesetzes vorgesehen ist, beurteilt. Eine solche Beurteilung würde über in krassem Gegensatz zur gesellschaftlichen Gefährlichkeit des in Frage kommenden Deliktes stehen. Nach der Meinung des Verfassers ist es notwendig, dass der Gesetzgeber eingreift und aus der Wegnahme fremden Kraftwagens in der Absicht es zu gebrauchen ein *delictum sui generis* macht. Die Notwendigkeit der Einführung einer solchen Vorschrift wird durch die aktuellen kriminalpolitischen Anforderungen hervorgerufen und zwar als ein Mittel im Kampf gegen die immer zahlreicher werdender Fälle eigenwilligen Gebrauchs fremder Kraftwagen. Die Richtigkeit einer solchen Lösung begründet der Verfasser mit einer Übersicht ausländischer Gesetzgebungen und der Stellungnahme der Rechtssprechung und der Theorie derjeniger Staaten, die schon früher eine solche Regelung als zweckmässig anerkannt hatten. Diese Übersicht unterrichtet besonders über die konstitutiven Elemente der in Frage kommenden Vorschrift und über ihr praktisches Funktionieren. Zu diesem Zweck führt der Verfasser eine Analyse der Rechtsprechung und der Theorie durch auf Grund von Vorschriften über „Wegnahme zum Gebrauch" die in solchen Staaten wie Deutschland, Grossbritanien, Ungarn, Tschechoslovakei und Jugoslawien in Kraft sind. Es ist aber auch zu bemerken, dass diese Analyse auch eine Feststellung aufkommen lässt, nach der die Einführung einer besonderen Strafrechtsnorm nicht endgültig das Problem beseitigen kann, ob derjenige, der einen fremden Kraftwagen wegnimmt um es zu gebrauchen, in der Absicht handelt ihn anzueignen. Geht man diesen Weg, so wird es möglich, ohne irgendwelche juristische Zweifeln,

den Täter gemäss der gesellschaftlichen Bedeutung seiner Tat zu bestrafen.

Deshalb beurteilt der Verfasser positiv den im polnischen Strafgesetzbuchentwurf enthaltenen Vorschlag, der eine Vorschrift über die Strafbarkeit der „Wegnahme fremden Kraftwagens zwecks kurzzeitigen Gebrauchs" enthält (Art. 295 § 1 des o.a. Entwurfs).

Die Bedingung des „Kurzzeitigkeit" des Gebrauchs fremden Kraftwagens, die im Entwurf als konstitutives Element des Deliktes auftritt, wird aber vom Verfasser kritisch beurteilt. Die bei der Unterscheidung zwischen einem Diebstahl und einer „Wegnahme zwecks Gebrauchs" auftretende Hauptschwierigkeit liegt, nach der Meinung des Verfassers, in der subjektiven Seite der Tat und deshalb sollte man die bestehenden Schwierigkeiten nicht durch Vermehrung objektiver Bestandelemente des Deliktes vergrössern. Einen weiteren Zweifel erregt die im Art. 295 § 4 vorgeschlagene Verfolgung auf Antrag des Eigentümers. Besonders in dem Falle wenn der weggenommene Kraftwagen gesellschaftliches Eigentum ist, ist das Abhängigmachen der Verfolgung vom Antrag der zuständigen staatlichen oder gesellschaftlichen Institution nicht berechtigt. Auch die allgemeinpräventiven Rücksichten sprechen für die Annahme der Verfolgung von Amts wegen als der richtigen.